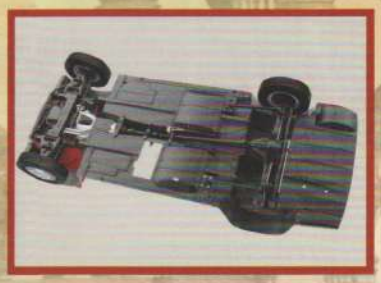
Рекомендуемая цена: 499 р.

СОБЕРИТЕ ВАЗ-2101 «Жигули»

ВСЯ ИСТОРИЯ САМОЙ ЛЮБИМОЙ СОВЕТСКОЙ МАШИНЫ



СБОРКА МОДЕЛИ

№ 38

ПОДВЕСКА ЗАДНИХ КОЛЕС

МЕТАЛЛИЧЕСКАЯ МОДЕЛЬ В МАСШТАБЕ 1:8

ПЕРИОДИЧЕСКОЕ ИЗДАНИЕ

ISSN 2618-7248 00038

9 772618 724302

hachette

16+ КОЛЛЕКЦИЯ ДЛЯ ВЗРОСЛЫХ

КУПИТЕ ВСЕ ВЫПУСКИ И СОБЕРИТЕ МОДЕЛЬ ВАЗ-2101

Соберите ВАЗ-2101 «Жигули» 16+
Выпуск 38, 2019

РОССИЯ
Учредитель: ООО «Бауэр Медиа»
Главный редактор: Фрид Мария Александровна
Адрес учредителя, редакции: 127015, г. Москва, ул. Вятская, 49, стр. 2
Издатель: ООО «Ашет Коллекция»
Адрес издателя:
127015, Москва, ул. Вятская, д. 49, стр. 2
Адрес для писем: 127220, Москва, а/я 40
Отдел обслуживания клиентов:
8 – 800 – 200 – 72 – 12
По техническим вопросам обращайтесь по адресу:
info@hachette-kollektsia.ru
Федеральная служба по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций
Свидетельство ПИ № ФС 77 – 70621 от 03.08.2017 г.
Распространение: ООО «ТДС»
E-mail: tds@bauermedia.ru

БЕЛАРУСЬ
Импортер в Беларусь: ООО «Росчерк», г. Минск, ул. Сурганова, 57 Б, офис 123.
Тел.+ 375-17-331-94-27 (41).

КАЗАХСТАН
Распространение: ТОО «КазПресс»
Республика Казахстан, г. Алматы
Тел.: (+7 727) 250-21-64

УКРАИНА
Учредитель и издатель:
ООО «Ашетт Коллексьон Україна»
Юридический адрес:
ул. Шелковичная, д. 42-44, оф. 15 В
г. Киев, 01601
Распространение:
ООО «Эдипресс Украина»
ул. Димитрова, 5, корп. 10а,
г. Киев, 03680
тел.: (+380 44) 498-98-83

Отпечатано в типографии:
LSC COMMUNICATIONS
Ul. Bema 2 C
27200 Starachowice
POLAND

Тираж: 8500 экз.
Цена: 499 р.

Издатель оставляет за собой право увеличить рекомендуемую цену выпусков.
Редакция оставляет за собой право изменять последовательность номеров и их содержание.
Периодическое издание.

В каждом номере журнала часть модели и инструкция по сборке. Не продавать отдельно. Коллекция для взрослых. Содержит мелкие детали. Режущие края. Модель для сборки. Продукт предназначен для конструкторов-моделистов, не является игрушкой. Фотографии не служат для точного описания товара.

© 2019 Hachette Collections, France
© 2019 Ашет Коллекция
© 2019 Ашетт Коллексьон Україна

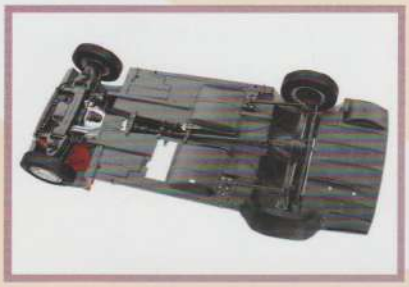
Воспроизведение материалов в любом виде, полностью или частями, запрещено.
Все права защищены.

Подписано в печать: 07.03.2019.
Дата выхода в свет: 23.05.2019.

Фотографии и иллюстрации:
Стр. 6, 8 (внизу), 9 (справа), 10 (внизу), 11 (в середине) © Dreamstime;
Стр. 7 (вверху) © О. Иванов;
Стр. 7 (внизу), 8 (вверху, в середине) © TASS;
Стр. 9 (внизу) © akg-images;
Стр. 10 (вверху), 11 (вверху, внизу) © частная коллекция.

ВАЗ-2101 «Жигули»

СБОРКА МОДЕЛИ 3



Сборка ручного тормоза

«ЖИГУЛИ»: КУЛЬТОВАЯ МАРКА 6

Подвеска задних колес

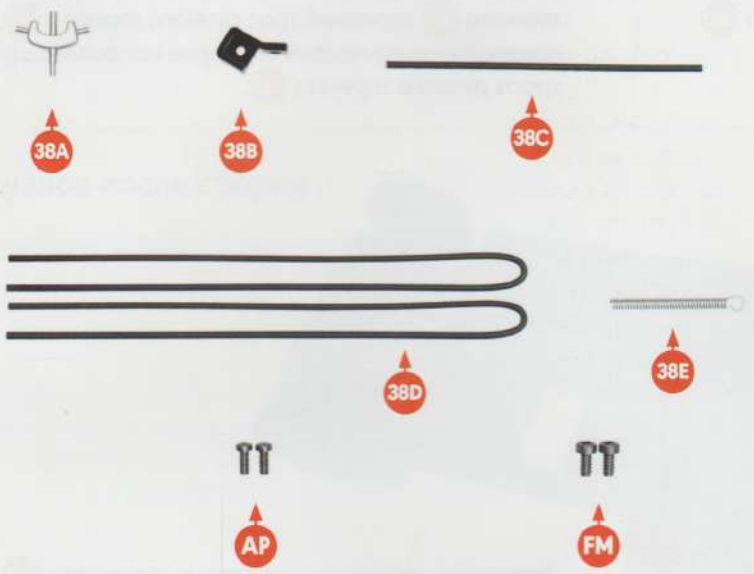
МИРОВАЯ АВТОМОБИЛЬНАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ 9

Классика индийского автомобилестроения

Узнайте больше о коллекции на сайте:
www.vaz2101-collection.ru

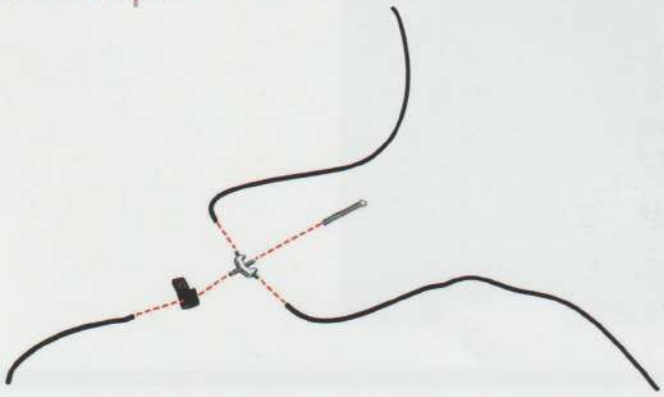
Сборка ручного тормоза

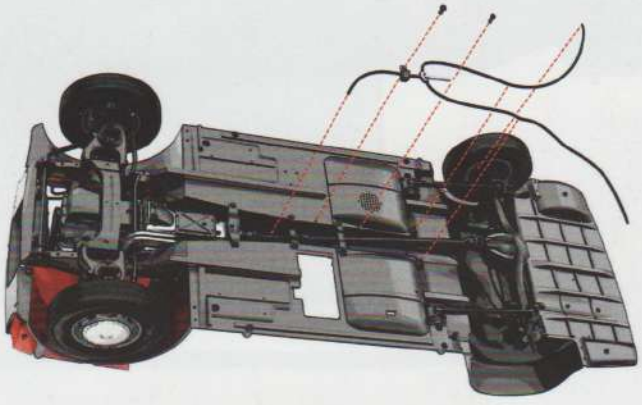
Смонтируйте систему ручного тормоза на вашей модели ВАЗ-2101 с помощью деталей, полученных с этим номером.



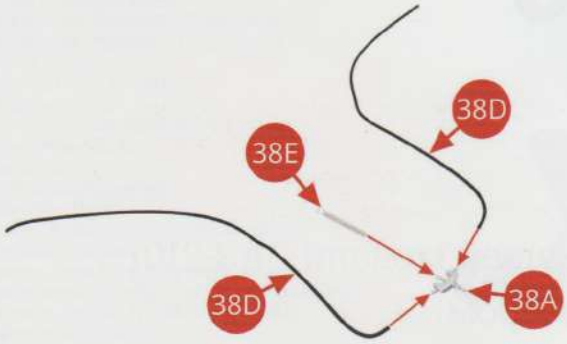
- 38A Уравнительный кронштейн ручного тормоза
- 38B Направляющая троса ручного тормоза
- 38C Передний трос ручного тормоза
- 38D Задний трос ручного тормоза (2 шт.)
- 38E Возвратная пружина
- AP Винт М1,7 × 4 мм (2 шт.)
- FM Винт М2,0 × 4 мм (2 шт.)

Схемы сборки



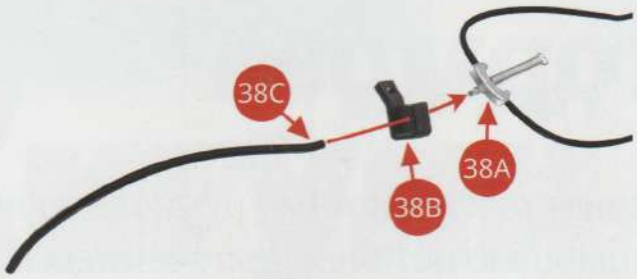


1



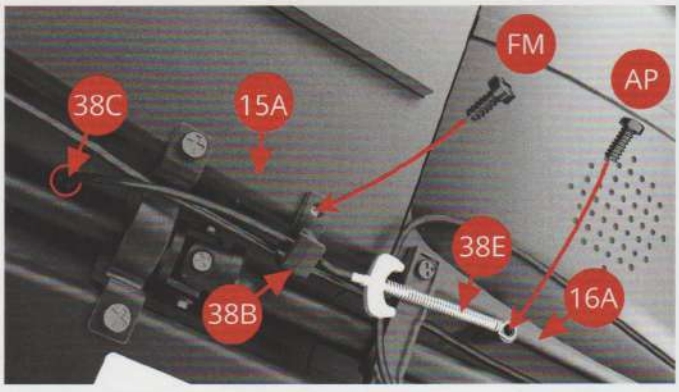
Закрепите на уравнительном кронштейне ручного тормоза 38A оба задних троса ручного тормоза 38D и возвратную пружину 38E.

2



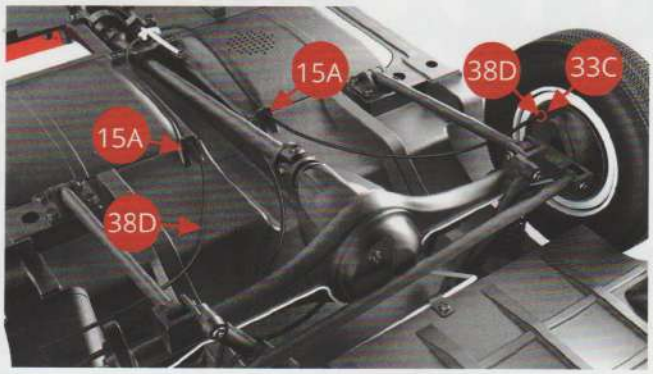
Закрепите на уравнительном кронштейне ручного тормоза 38A передний трос ручного тормоза 38C, предварительно продев его через направляющую троса ручного тормоза 38B.

3



Установите направляющую ручного тормоза 38B на пол кузова 15A и закрепите винтом FM. Закрепите петлю возвратной пружины 38E на передней поперечине пола 16A винтом AP. Свободный конец переднего троса ручного тормоза 38C вставьте в отверстие ниши пола кузова 15A.

4



Задние тросы ручного тормоза 38D заправьте в скобы пола кузова 15A с правой и левой стороны соответственно. Свободный конец левого заднего троса ручного тормоза 38D закрепите на патрубке щита 33C.

Вид узлов после сборки

Отложите оставшиеся детали и винты для последующих этапов сборки.

Подвеска задних колес

У большинства советских легковых автомобилей в качестве упругого элемента подвески задних колес использовались листовые полуэллиптические рессоры. Автомобиль ВАЗ-2101 стал первым отечественным автомобилем с подвеской задних колес в виде цилиндрических пружин.

Подвеска заднего моста автомобиля ВАЗ-2101 включает в себя устройства, характерные для подвески любого другого автомобиля, – направляющее, упругое и гасящее.

Направляющее устройство

Балка заднего моста крепится к кузову автомобиля при помощи реактивных штанг: двух верхних продольных, двух нижних продольных и одной поперечной.

Продольные штанги предназначены для передачи толкающих и тормозных усилий от ведущих колес через балку на кузов. Поперечная штанга удерживает кузов от боковых перемещений. Все крепления штанг, как к балке заднего моста, так и к кузову, – шарнирные, выполненные на резиновых втулках, и при эксплуатации не требуют дополнительного обслуживания и смазки.

Конструкция поперечной и нижних штанг однотипная и представляет собой стальную трубу, к сплющенным концам которой приварены конусные головки. В эти головки впрессованы резиновые втулки, выполненные в виде усеченных конусов. Такая конструкция втулок обеспечивает их хорошую фиксацию в головках штанг. Снаружи резиновые втулки поджаты стальными шайбами.

Головки нижних продольных штанг с запрессованными втулками длиннее головок поперечной штанги, так как нижние штанги являются основными и воспринимают большую нагрузку.

Верхние продольные штанги короче нижних и представляют собой стальные стержни с приваренными по концам конусными втулками, аналогичными по конструкции головкам остальных штанг.

Полицейскую «Ладу» из ГДР теперь можно увидеть только на выставке ретроавтомобилей.

Передние головки нижних продольных штанг крепятся к кронштейнам кузова. Задние головки штанг крепятся в кронштейнах, приваренных снизу к балке заднего моста. Передние головки верхних продольных штанг крепятся к внутренней стенке лонжеронов пола кузова, а задние - к балке заднего моста.

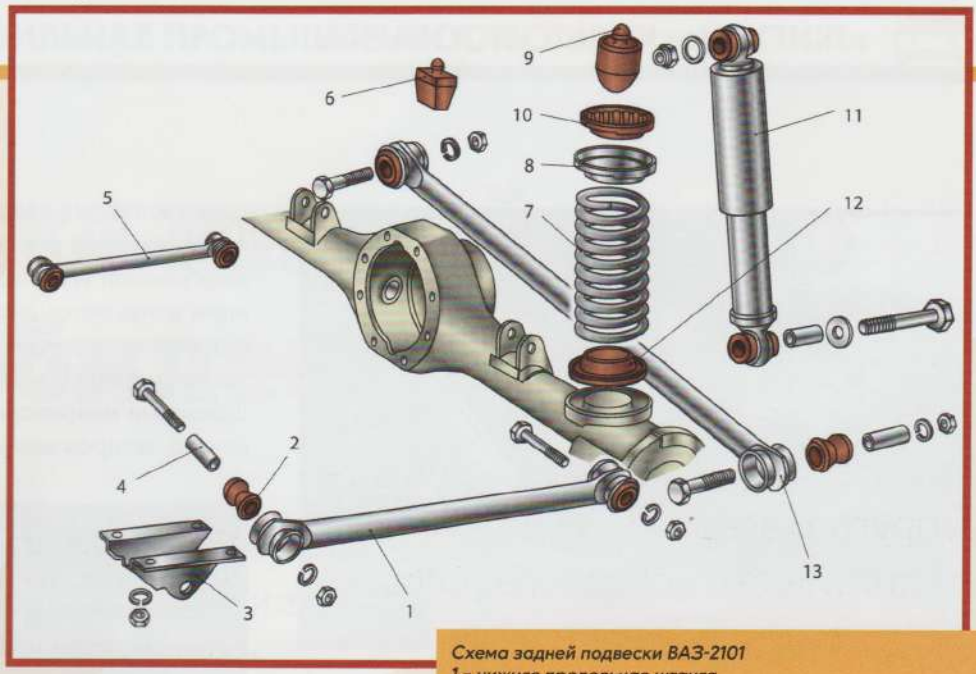


Схема задней подвески ВАЗ-2101
1 – нижняя продольная штанга
2 – резиновая втулка
3 – кронштейн крепления нижней продольной штанги к кузову
4 – распорная втулка
5 – верхняя продольная штанга
6 – дополнительный буфер хода сжатия
7 – пружина
8 – верхняя чашка пружины
9 – буфер хода сжатия
10 – верхняя изолирующая прокладка пружины
11 – амортизатор
12 – нижняя изолирующая прокладка пружины
13 – поперечная штанга

Упругое устройство

Основной элемент упругого устройства – витая цилиндрическая пружина. Пружину изготавливают из горячего шлифованного прутка хромокремнистой стали 60С2Г, закаливают с высоким отпуском и подвергают дробеструйной обработке для повышения усталостной прочности. После обработки на заднюю пружину наносят защитное полиамидное покрытие, а переднюю пружину просто окрашивают.

Установленная в подвеске пружина предварительно сжата с усилием 65-70 кгс. Верхним концом она упирается в верхнюю опорную чашку и резиновую прокладку. Нижний конец пружины упирается через пластмассовую прокладку в чашку, приваренную к балке заднего моста.

Ход задней подвески ограничен буферами сжатия: двумя основными и одним дополнительным. Буфера изготовлены из резиновой смеси, хорошо работающей на сжатие, и являются дополнительными упругими элементами, повышающими жесткость подвески в конце хода сжатия. Основные буфера установлены внутри пружин и грибовидным соском закреплены в отверстиях верхних опор. В конце хода сжатия буфер упирается в тарельчатое донце нижней чашки. Дополнительный буфер установлен на кронштейне, прикрепленном болтами к днищу кузова, и в конце хода сжатия подвески упирается в специальную площадку на картере редуктора заднего моста.

Устройство амортизатора

Амортизатор состоит из рабочего цилиндра и внешнего резервуара для рабочей жидкости. В рабочем цилиндре размещается поршень с перепускным клапаном и клапаном отдачи. При помощи гайки поршень крепится на штоке. Сверху резервуар амортизатора защищается кожухом.

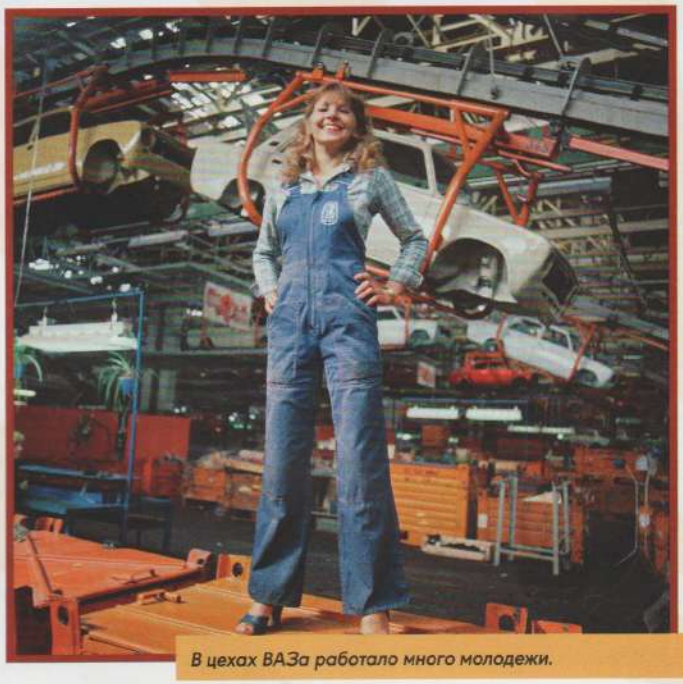
Продукция ВАЗа на железнодорожных платформах предназначена для отправки в социалистические страны. Тольятти. 1979 год.

Передовые работницы цеха окраски автомобилей «Нива». ВАЗ. Тольятти. 31 января 1978 года.

Гасящее устройство

Так же как и на передней подвеске, на задней в качестве основного элемента гасящего устройства применены два гидравлических амортизатора. В отличие от передних, задние амортизаторы имеют по две головки для присоединения их к местам крепления. Все крепления амортизаторов шарнирные, на резиновых втулках, которые при колебаниях подвески и кузова работают за счет упругой деформации резины. В процессе эксплуатации эти шарнирные соединения не нуждаются в смазке. Расчетный угол отклонения амортизатора (при колебании) при ходе сжатия составляет 9°, при ходе отдачи - 10°.

Амортизатор верхней головкой крепится на пальце, приваренном к кронштейну задней поперечины пола кузова. При креплении амортизатора в конусное отверстие головки вставляют две резиновые втулки, поджимаемые затем шайбой и гайкой. Нижней головкой амортизатор крепится к ушкам кронштейна крепления нижних продольных штанг при помощи болта с самоконтрящейся гайкой. В конусное отверстие головки при креплении также вставляют две резиновые втулки, а в отверстия втулок - стальную распорную втулку. Для предотвращения деформации углов кронштейна при затяжке гайки между ними вставляется дистанционная стальная втулка. Втулки шарнирных соединений и изолирующие прокладки пружин также считаются элементами гасящего устройства, поглощающими микроколебания и уменьшающими вибрацию кузова, которая возникает при движении автомобиля.



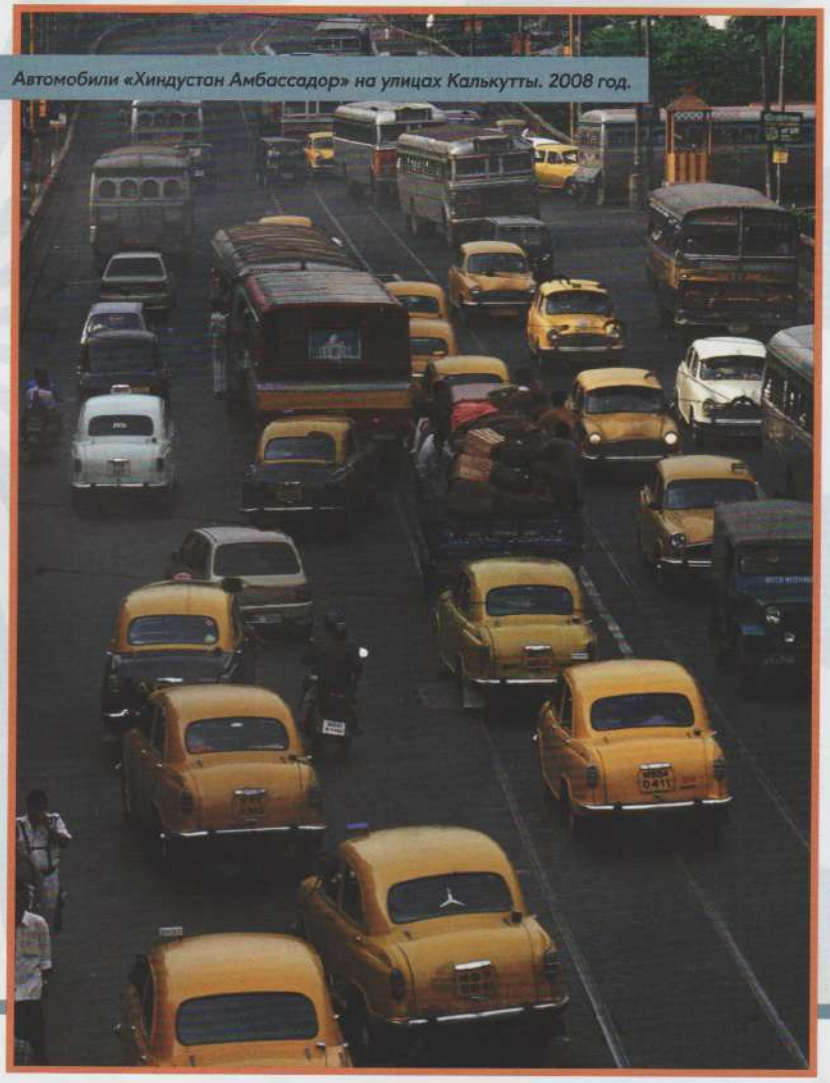
В цехах ВАЗа работало много молодежи.

«Жигули» на выставке ретроавтомобилей в Чебоксарах. 2018 год.

Классика индийского автомобилестроения

Автомобиль «Хиндустан Амбассадор» – такая же визуальная примета Индии, как и бредущие по автомобильным дорогам и улицам городов священные коровы. И неудивительно – автомобиль производили почти 60 лет!

Калькуттское такси «Хиндустан Амбассадор». 2018 год.



Автомобили «Хиндустан Амбассадор» на улицах Калькутты. 2008 год.

Стоит задуматься: каковы критерии понятия «знаменитый автомобиль»? Ведь не всегда это самая лучшая машина выдающейся конструкции. Стать знаменитым может и ничем не примечательный автомобиль, ставший культовым в одной отдельно взятой стране. Так получилось и с автомобилем «Хиндустан Амбассадор» (Hindustan Ambassador).

«Посол» из Калькутты

История этого автомобиля началась в 1957 году, когда в руководстве компании «Хиндустан Моторс Лимитед» (Hindustan Motors Limited) – первой индийской автомобилестроительной фирмы, принадлежавшей семье Бирла (одна из старейших в Индии семей предпринимателей) и основанной еще в 1942 году, – созрело решение обновить модельный ряд. Ряда, впрочем, никакого и не было, так как тогда в производстве находилась только модель «Хиндустан 10» (Hindustan 10), изначально именовавшаяся «Моррис Тен» (Morris Ten).

Базовым для нового индийского автомобиля стал английский «Моррис Оксфорд III» (Morris Oxford III), выпускавшийся в Великобритании

всего лишь три года (с 1956 по 1959-й) и так бы оставшийся известным только в узком кругу, если бы не его индийский «родственник», побивший все рекорды долгожительства.

Технологическая оснастка для производства автомобиля была доставлена в 1957 году на завод в город Уттарпару недалеко от Калькутты. Машину переименовали в «Амбассадор» (что переводится с английского как «посол») и запустили в производство сначала в упрощенном варианте со старым 1,476-литровым бензиновым мотором с боковым расположением клапанов. Мощность продольно установленного двигателя составляла всего 32 л. с. (по другим данным - 34 л. с.). Коробка передач была самая простая: трехскоростная и механическая (устанавливать полуавтоматическую коробку, которая даже к «Оксфорду» предлагалась в виде опции, сочли излишним). Однако при всем сходстве с британским прототипом у индийской модели существовали и отличия. Была полностью переработана приборная панель, появился новый трехспицевый руль и т. д. В 1959 году на машину стали устанавливать новый 55-сильный верхнеклапанный мотор, способный разогнать ее до скорости 119 км/ч. Эта первая серийная версия «Амбассадора» получила вполне английское обозначение «Марк I» (Mark I).

«Король индийских дорог»

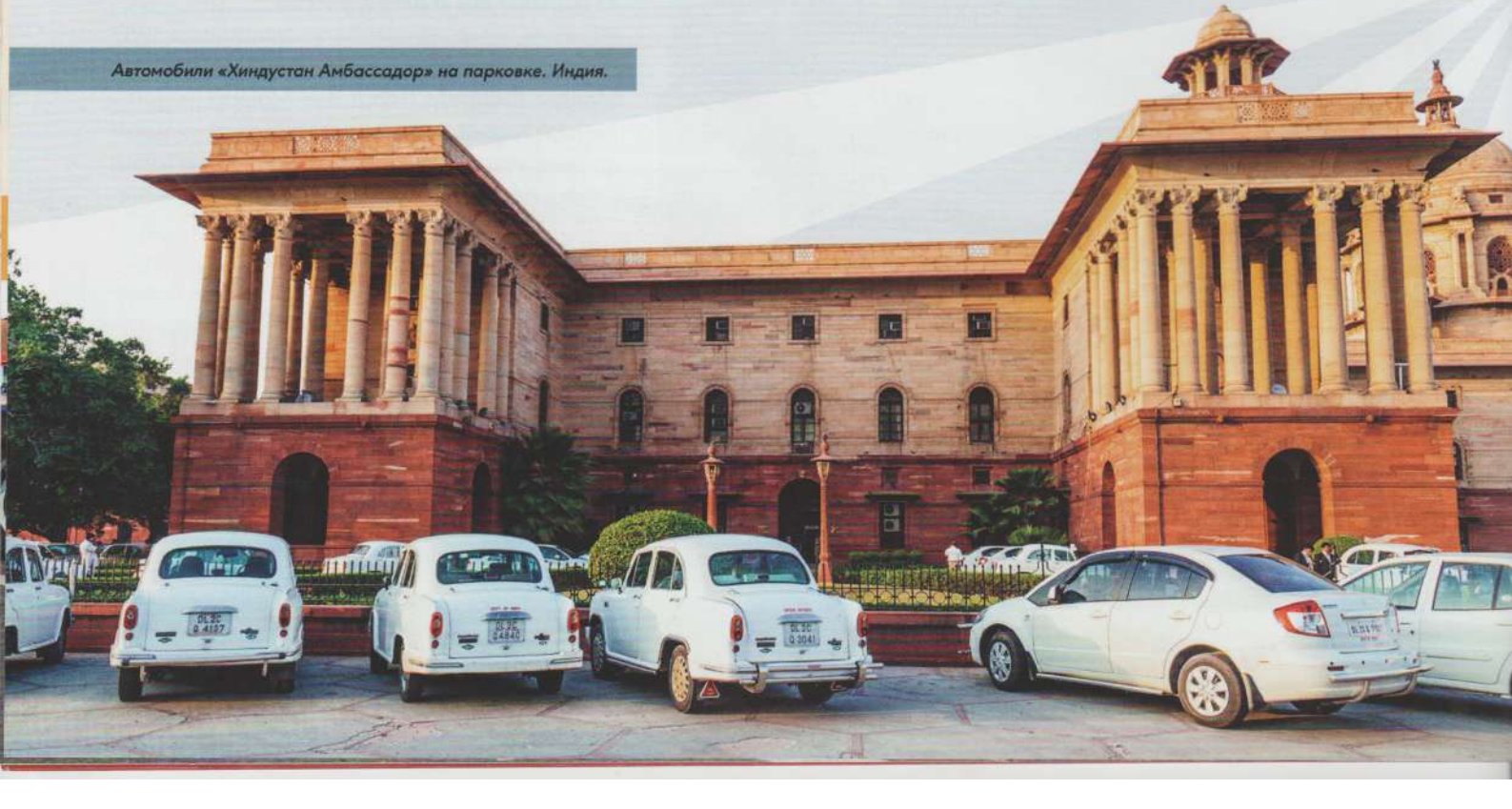
Появление «Амбассадора» на индийском рынке было триумфальным. Успеху способствовали дешевизна, простота конструкции и, как следствие, возможность эксплуатации и ремонта низкоквалифицированной рабочей силой. Именно эти особенности модели и послужили причиной ее «долгожительства» на сборочном конвейере. Причем в процессе производства конструкция машины серьезных изменений не претерпела.

Такси «Хиндустан Амбассадор» в Гоа. Октябрь 1994 года.

Например, у появившейся в 1963 году модификации «Марк II» (Mark II) все изменения свелись к нескольким деталям экстерьера, самой крупной из которых была облицовка радиатора. Следующие изменения, приведшие к появлению варианта «Марк III» (Mark III), произошли спустя 12 лет. Опять слегка поменялась облицовка радиатора, изменились задние фонари, и появилась новая приборная панель черного цвета. На этом фоне просто революционно выглядит версия 1979 года «Марк IV» (Mark IV), которую впервые в индийском автомобилестроении оснастили дизельным мотором, он имел мощность 37 л. с.

Следующий вариант не получил привычного обозначения Mark. Его назвали «Амбассадор Нова» (Ambassador Nova). У этой модификации, увидевшей свет в 1990 году, появились новые руль и рулевая колонка, улуч- шенные тормоза

Автомобили «Хиндустан Амбассадор» на парковке. Индия.



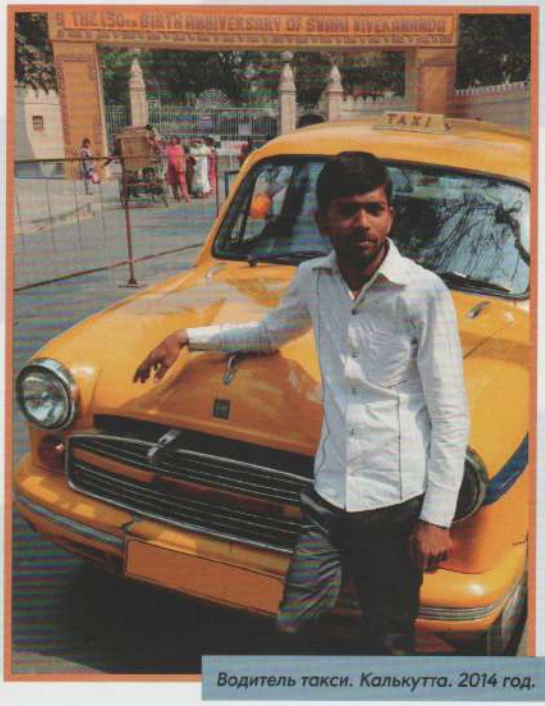
«Хиндустан Портер»

На шасси «Амбассадор» была выпущена и коммерческая версия – пикап «Хиндустан Портер» (Hindustan Porter). Дорогие панели кузова, слабоватая для индийских реалий задняя подвеска и недостаточная грузоподъемность сказались на популярности машины – она не прижилась.

Автомобиль «Амбассадор» увяз в грязи. Мангал Тарай, Индия. 1973 год.

и усовершенствованная электрика. Внешне машина осталась прежней – небольшие изменения традиционно затронули только облицовку радиатора.

Спустя два года был представлен «Амбассадор 1800 ISZ». Эта модель оснащалась 75-сильным впрысковым мотором Isuzu с объемом 1800 см^3 и российской пятискоростной механической коробкой передач ВАЗ-21073. В 1998 году на автосалоне в Дели машина получила название «Классик» (Classic) и вплоть до прекращения выпуска в 2011 году стала любимицей индийских таксистов.



Водитель такси. Калькутта. 2014 год.

Жесткая поступь времени

Последними версиями «короля индийских дорог» стали «Гранд» (Grand, 2003 год выпуска), «Авиго» (Avigo, 2004) и «Анкор» (Encore, 2013). На первой появились пластиковые бамперы в цвет кузова, тканевая обивка сидений, улучшенная подвеска, центральный замок и т. д. – в общей сложности 137 изменений, как утверждает изготовитель. «Авиго» получил новый обтекаемый передок, с крышки капота исчезли фирменные узнаваемые «ямочки». Несмотря на столь существенные изменения внешнего вида, новая модель не смогла обогнать по популярности классическую версию. «Амбассадор Анкор» представлял собой все тот же «Гранд», но с двигателем, соответствовавшим классу экологичности «Бхарат IV» (Bharat IV).

Уже ничто не могло спасти эту безнадежно устаревшую даже по индийским меркам модель. Страна богатела, в Индии появился средний класс с более высокими запросами – и «Амбассадор» перестал пользоваться спросом.

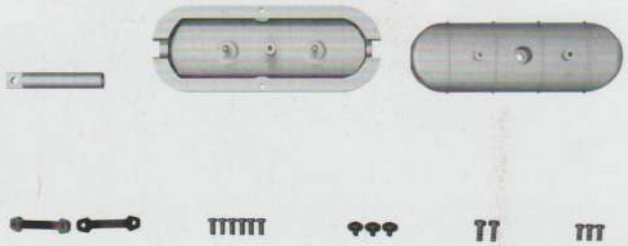
В 2014 году сборочный конвейер автозавода близ Калькутты покинул последний автомобиль этой марки.

Британский автомобиль «Моррис Оксфорд III» (Morris Oxford Series III) стал прототипом «Хиндустан Амбассадор».

В НОМЕРЕ 39

- МОНТАЖ ВЫПУСКНОЙ СИСТЕМЫ
- МУЗА ИСТОРИИ НА КОЛЕСАХ

ДЕТАЛИ НОМЕРА:



- ВЫПУСКНАЯ ТРУБА
- НИЖНЯЯ ЧАСТЬ ОСНОВНОГО ГЛУШИТЕЛЯ
- ВЕРХНЯЯ ЧАСТЬ ОСНОВНОГО ГЛУШИТЕЛЯ
- РЕМЕНЬ ПОДВЕСКИ ГЛУШИТЕЛЯ (2 ШТ.)
- ВИНТЫ

ООО «Ашет Коллекция». Юридический адрес: 127015, г. Москва, ул. Вятская, д. 49, стр. 2.© 2019 Ашет Коллекция. © 2019 Hachette Collections. Коллекция предназначена для взрослых. Модель для сборки. Фотографии не служат для точного описания товара. ИЗГОТОВЛЕНО ПО ЛИЦЕНЗИИ ПАО «АВТОВАЗ».

В КИОСКАХ УЖЕ ЧЕРЕЗ НЕДЕЛЮ!